



भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 142]

नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 16, 2003/भाद्र 25, 1925

No. 142]

NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 16, 2003/BHADRA 25, 1925

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 15 सितम्बर, 2003

सं. टीएसपी/11/2003-एमबीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 की 38) की धारा 48 के अन्तर्गत प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण नौकाओं से लाये गए कन्टेनरों, तटीय नौकाओं द्वारा लाए गए कार्गो और धारा-मध्य प्रहसित कार्गो के लिए नौभरण सेवाएं प्रदान करने के लिए दर निर्धारण हेतु मुंबई पत्तन न्यास से प्राप्त प्रस्ताव को इसके साथ संलग्न आदेश के अनुसार एततद्वारा अनुमोदन प्रदान करता है।

मुंबई पत्तन न्यास

आवेदक

आदेश

(सितम्बर 2003 के 10 वें दिन पारित)

यह प्रकरण नौकाओं से लाए गए कन्टेनरों, तटीय नौकाओं द्वारा लाए गए कार्गो और धारा-मध्य प्रहसित कार्गो को नौभरण सेवा प्रदान करने के लिए दर-निर्धारण हेतु मुंबई पत्तन न्यास (एमबीपीटी) से प्राप्त प्रस्ताव के विषय में है।

2.1. एमबीपीटी ने उसके द्वारा अधिग्रहित नौभरण सेवाओं के लिए दर-निर्धारण हेतु एक प्रस्ताव प्रस्तुत किया है जिस पर एक अलग प्रकरण के रूप में विचार किया जा रहा है।

2.2. नौभरण दरों के निर्धारण के लिए अपने मूल प्रस्ताव के बाद, एमबीपीटी ने दिनांक 27 दिसम्बर 2002 के अपने पत्र द्वारा तीन गतिविधियों के लिए नौभरण दरों को उसके मूल प्रस्ताव में शामिल करने का अनुरोध किया था। चूंकि सदा की तरह परामर्शी प्रक्रिया पहले ही शुरू कर दी गई थी और पिछले प्रस्ताव पर एक संयुक्त सुनवाई आयोजित की जा चुकी थी, तो बाद में प्रस्तुत संदर्भों पर एक अलग प्रकरण के रूप में विचार करने का निर्णय किया गया था।

3.1. एमबीपीटी ने उल्लेख किया है कि नौकाओं से कन्टेनर लाना, जलयान की क्रेन से कन्टेनर लाने में सम्मिलित प्रचालन से मिल्न है, इस प्रकार इसके मूल प्रस्ताव के अनुसार रु. 700/- प्रति बॉक्स की दर इस मामले में नहीं लगाया जा सकता। तदनुसार, समीक्षा करने पर, एमबीपीटी ने तीन अवयवों के लिए निम्नानुसार नौभरण दरें प्रस्तावित की हैं:-

क्रम सं.	विवरण	दर (रुपयों में)
(i)	नौकाओं द्वारा लाए गए कन्टेनरों	रु. 425/- प्रति बॉक्स
(ii)	तटीय नौकाओं द्वारा लाया गया कार्गो	रु. 37/- प्रति बॉक्स
(iii)	धारा-मध्य प्रहसित कार्गो	गोदियों में प्रहसित समान कार्गो के लिए निर्धारित दरों के साथ उनका 20% अतिरिक्त प्रमाण

3.2. एमबीपीटी ने उल्लेख किया है कि चूंकि इन तीन अवयवों का कार्य-व्यापार बार-बार नहीं होता है, इसलिए वित्तीय निहितार्थ बहुत नगण्य होंगे; और इसलिए निर्धारित प्रपत्र में संबंधित लागत डाटा प्रस्तुत नहीं किया गया है।

3.3. इस प्रस्ताव को एमबीपीटी के न्यासी मंडल ने 26 नवम्बर 2002 को अनुमोदन प्रदान कर दिया था।

4. निर्धारित परामर्शी प्रक्रिया के अनुसार, एमबीपीटी का प्रस्ताव संबंधित उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों के लिए भेजा गया।

5. उपरोक्त उपयोगकर्ताओं से प्राप्त टिप्पणियाँ एमबीपीटी को फीड बैक सूचना के रूप में भेज दिया गया। इसके उत्तर में, एमबीपीटी ने अपनी टिप्पणियाँ प्रस्तुत की हैं जिनका संक्षिप्त विवरण निम्नानुसार हैः-

मानसा की टिप्पणियों पर

धारा में प्रचालन इक्का-दुक्का और अलग-थलग होते हैं मुख्यतया विशेष परेषणों, भारी लिफ्टों आदि के लिए। चूंकि इन प्रचालनों के संचालन में अपेक्षित खतरा धिरी हुई गोदी प्रणाली की अपेक्षा थोड़ा अधिक होता है, गोदी में प्रदत्त समान सेवाओं के लिए निर्धारित दर से इन दरों को 20% अधिक निर्धारित किया गया है।

आईएनएसए और एसएसएल की टिप्पणियों पर

(i) पतन को दो मिन्न मिन्न नौकाओं के लिए दो मिन्न-मिन्न गैंग लगाने पड़ते हैं, जिसके कारण दो गुना व्यय होता है। वास्तव में, औसतन प्रत्येक नौका 60 बॉक्स ले जाती है और इसीलिए इस लागत को पूरी तरह 90 बॉक्सों पर फैलाना, जैसाकि एमएसएल का मानना है, ठीक नहीं होगा।

(ii) वेतनों और पारिश्रमिकों के भुगतान के अलावा इसे टर्मिनल देयताओं और पैशन के भुगतान पर व्यय करना पड़ता है जिसे यदि शामिल किया जाए तो कन्टेनर प्रहस्तन की प्रति टीईयू लागत उल्लेखनीय रूप से बढ़ जाएगी। वास्तव में, प्रस्तावित दरों से पत्तन द्वारा कन्टेनरों के प्रहस्तन पर किया गया व्यय भी वसूल नहीं हो पाता।

(iii) जब कभी एजेन्ट / कन्टेनर प्रचालक स्वयं अपने गीयर लाते हैं या अपने स्ट्रैडर उपयोग करना ज्यादा पसन्द करते हैं तो अनुमेय सीमा तक छूट प्रदान की जाती है।

(iv) तटीय यातायात को प्रोत्साहित करने की दृष्टि से, इस्पात की क्वाइलों को बोर्ड पर नौभरण सेवाएं प्रदान करने के लिए रु. 55/- प्रति टन के निर्धारित प्रभार की तुलना में नौकाओं द्वारा लाए गए तटीय कार्गों के लिए रु. 37/- प्रति टन की नौभरण दर निर्धारित करने का प्रस्ताव है।

(v) घिरले रिकार्ड के आधार पर यह देखा गया है कि एक अकेली नौका लगभग 1800 से 2000 मी.ट. कार्गो लाती है। रु. 37/- प्रति टन की दर पत्तन द्वारा इस्पात-क्वाइलों के प्रहस्तन पर किया गया प्रचालन व्यय भी नहीं वसूल पाता।

6. इस प्रकरण में, 24 अप्रैल 2003 को प्राधिकरण के कार्यालय में संयुक्त सुनवाई रखी गई थी। उस संयुक्त सुनवाई में एमबीपीटी और संबंधित उपयोगकर्ताओं ने अपना पक्ष रखा था।

7.1. जैसाकि, संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, एमबीपीटी से, नौभरण सेवाओं के अधिग्रहण से पहले और उसके बाद उपयोगकर्ता को पड़ने वाली लागत का विवरण प्रस्तुत करने; उसे संबंधित उपयोगकर्ताओं को उनकी टिप्पणी के लिए भेजने और उन टिप्पणियों पर अपनी प्रेक्षाएं देने का अनुरोध किया गया था।

7.2. जैसाकि, एमबीपीटी और पतन-उपयोगकर्ताओं की ओर संबंधित कार्रवाई को देखते हुए, यह प्रकरण अन्तिम निर्णय के लिए अपी परिपक्व नहीं हुआ है, प्रस्तावित दरों को 31 जुलाई 2003 तक तदर्थ अनुमोदन प्रदान किया गया था, तदर्थ रूप से अनुमोदित दरों को 31 अगस्त 2003 या अन्तिम दरों की अधिसूचना तक, इनमें से जो भी पहले हो विस्तार प्रदान किया गया था।

8.1. जैसाकि, संयुक्त सुनवाई में निर्णय लिया गया था, एमबीपीटी ने नौभरण प्रचालनों के अधिग्रहण से पहले और बाद में, उपयोगकर्ता को पड़ने वाले लागत का विस्तृत विश्लेषण प्रस्तुत किया है। एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत मुख्य विन्दु निम्नानुसार हैं :

- (i) सेवा की लागत, वास्तव में लगाए गए श्रमिकों और पर्यवेक्षी सेवाओं के आधार पर आकलित की गई हैं; और, 1 नवम्बर 2002 से 31 मार्च 2003 तक की अवधि में छोटी नौकाओं, बड़ी नौकाओं (बार्जेस) और जलयानों की कार्यनिष्ठादनता पर भी विचार किया गया है।
- (ii) इस समय प्रस्तावित दर, जैसाकि मानसा और अन्य उपयोगकर्ताओं ने अनुरोध किया है, गीयर की आपूर्ति के बिना है।
- (iii) इसके द्वारा नौभरण प्रचालन के अधिग्रहण से पहले और उसके बाद नौभरण सेवाओं की दरों और सेवाएं प्रदान करने की लागत तुलनात्मक विवरण नीचे सारणीबद्ध दिया है :

क्र.सं.	विवरण	प्रभारों का आधार	जिस दर पर सेवा प्रदान की जाती है, गीयर के बिना	सेवाएं प्रदान के लिए व्यय की गई लागत	घिरली प्रणाली के अनुरूप एजेन्टों द्वारा देय प्रति टन प्रभार
(i)	नौकाओं द्वारा लाये गए कन्टेनर	प्रति बॉक्स	370.00	214.64	207.47
(ii)	तटीय नौकाओं द्वारा लाया गया कार्गो	प्रति टन	24.00	14.18	12.43
(iii)	धारा-मध्य प्रहस्तित कार्गो	प्रति टन	140.40	306.61	268.70

- (iv) नौमरण सेवाओं के मामले में, बोर्ड पर श्रमिकों, पर्यवेक्षी कर्मचारियों और सहायक कर्मचारियों के प्रवालन-वेतन(पारिश्रमिक) भी वसूल नहीं हो पाए। उसने अपने प्रस्ताव का प्रमाण देकर यह कहा है कि उसे 1.11.2002 से 31.3.2003 तक उसकी आय से 5.76 करोड़ रुपये अधिक खर्च करने पड़े हैं।

8.2. इस कार्य प्रणाली पर उपयोगकर्ताओं की टिप्पणियों पर एमबीपीटी के मूल प्रस्ताव में विचार-विमर्श किया गया है जिस पर एक अलग प्रकरण के रूप में कार्रवाई की जा रही है।

8.3. इस प्रकरण में दिनांक 30 जून 2003 को एक और संयुक्त सुनवाई रखी गयी थी। इस संयुक्त सुनवाई में, एमबीपीटी ने, इसके द्वारा प्रस्तुत लागत-गणना को तटीय नौकाओं द्वारा प्रहरित कार्गो और नौकाओं द्वारा लाए गए कन्टेनरों के संदर्भ से विस्तार से समझाया। प्रस्तावित दरों के, सेवाएं प्रदान करने के लिए वास्तविक लागत से अधिक होने के संदर्भ में एमबीपीटी का कहना था कि प्रस्तावित दर के लिए मटदार दृष्टिकोण नहीं अपनाया जाना चाहिए बल्कि सभी नौमरण गतिविधि का अखंड दृष्टिकोण अपनाया जाना चाहिए।

9. जैसाकि 14 जुलाई 2003 की संयुक्त सुनवाई में, मुख्य नौमरण प्रकरण में निर्णय लिया गया था, एमबीपीटी ने उन मर्दों की समीक्षा की है जिनकी नौमरण दर सेवा प्रदान करने की दर से अधिक है। तदनुसार, इसने नौकाओं द्वारा लाए गए कन्टेनरों के लिए और तटीय नौकाओं द्वारा लाए गए कार्गो के लिए उन दरों में अधिकतम 10% कमी करने का प्रस्ताव किया है जिन दरों पर वर्तमान समय में वसूली की जा रही है।

10. इस प्रकरण में परामर्श से संबंधित प्रक्रिया इस प्राधिकरण के कार्यालय के रिकार्ड में उपलब्ध है। प्राप्त की गई टिप्पणियों और संबंधित पक्षों के तर्कों के उद्धरण प्रासारित पद्धों को अलग से भेजे जाएंगे। ये विवरण हमारे वेबसाइट www.tariffauthority.org पर भी उपलब्ध हैं।

11. इस प्रकरण पर कार्रवाई के दौरान एकत्रित सूचनाओं की समग्रता के संदर्भ से निम्नलिखित स्थिति उमरती है :

- (i) पत्तन द्वारा नौमरण सेवाएं प्रदान करने के लिए दरों के निर्धारण हेतु एमबीपीटी के प्रस्ताव को एक अलग प्रकरण समझा जा रहा है और इस प्रकरण में साथी प्रासारिक मुद्दों का अध्ययन विस्तार से किया जा रहा है और इसीलिए उन मुद्दों को यहाँ नहीं दोहराया गया है। इसीलिए यह प्रस्ताव उन तीन प्रचालनों के लिए जो मूल प्रस्ताव में परामर्श प्रक्रिया आरम्भ के बाद प्राप्त हुए थे नौमरण दरे निर्धारित करने की सीमा तक ही सीमित हैं।
- (ii) इस प्राधिकरण ने, एमबीपीटी द्वारा इसके मूल प्रस्ताव में सुझाए गए संशोधित दरों को अनुमोदन प्रदान कर दिया है। पत्तन ने मुख्य प्रस्ताव में विस्तृत मर्दों की बाजार दरों के विश्लेषण के बाद दरे प्रस्तावित की है। इस(पूरक) प्रस्ताव में पत्तन द्वारा ऐसा कोई विश्लेषण स्पष्ट रूप से नहीं किया गया है।
- (iii) मेसर्स शाही शिपिंग लिमिटेड (एसएसएल) ने उल्लेख किया है कि नौका द्वारा लाए गए कन्टेनर के लिए रु. 425/- प्रति कन्टेनर की दर(गीयर की लागत समेत), एमबीपीटी द्वारा नौमरण प्रचालनों के अधिग्रहण से पहले एसएसएल द्वारा प्रति कन्टेनर व्यय की गई लागत रु. 148/- (लगभग) की तुलना में बहुत अधिक है। उसने रु. 225/- प्रति कन्टेनर दर की सिफारिश की है। एमबीपीटी, एसएसएल की गणना से सहमत नहीं है। पत्तन का कहना है कि एक नौका ओसतन 60 कन्टेनर छोड़ती है न कि 90 कन्टेनर्स जैसाकि कि एसएसएल द्वारा बताया गया है। यहाँ यह उल्लेख करना प्रासारिक होगा कि यदि एमबीपीटी द्वारा बताई गई उत्पादकता को भी मान लिया जाए तो भी दर रु. 225/- प्रति कन्टेनर ही आती है जो एसएसएल के सुझाव से संयोगवश मेल खाती है।
- एमबीपीटी ने अपने संशोधित प्रस्ताव में, इस प्रचालन के लिए रु. 370/- प्रति बॉक्स की दर का (गीयर की लागत के बिना) प्रस्ताव किया है और उसके बाद समीक्षा के उपरान्त उसने अधिकतम 10% कमी करना स्वीकार किया है जिससे दर रु. 333/- प्रति कन्टेनर हो जाएगी। जैसाकि पत्तन ने स्वीकार किया है, सेवा प्रदान करने की लागत रु. 214.64 प्रति कन्टेनर की तुलना में यह दर भी बहुत अधिक पाई गई है। संयोगवश, एमबीपीटी द्वारा इस प्रचालन का अधिग्रहण करने से पहले, इस प्रचालन के लिए एजेंटों को, लागत रु. 204.47 बताई जाती है। यह माना जाता है कि मुख्य प्रस्ताव में कुछ मर्दों की अनुमोदित दरे सेवाएं प्रदान करने की दरों से अधिक हैं। इसके लिए, समुद्रित समग्र राजस्व लक्ष्य को बनाए रखने की आवश्यकता स्वीकार की गई है ताकि राजस्व-घाटा बहुत अधिक न बढ़ जाए। किन्तु इस मामले में, प्रस्तावित दर सेवा प्रदान करने की लागत से बहुत अधिक है। इसके अतिरिक्त, मुख्य प्रस्ताव में प्रस्तावित दरों के विपरीत, पूरक प्रस्तावों में प्रस्तावित दरों का बाजार दरों से कोई संबंध नहीं दिखाया गया है। इसको देखते हुए, यह प्राधिकरण नौकाओं द्वारा लाए गए कन्टेनरों के लिए रु. 250/- प्रति बॉक्स की दर निर्धारित करता है।
- (iv) तटीय नौकाओं द्वारा लाए गए कार्गो के संबंध में, एसएसएल की आपति यह है कि प्रस्तावित दर बहुत ज्यादा है और तटीय नौकाओं से उत्तर कार्गो के लिए दर रु. 15/- प्रति टन तक सीमित रखी जाए। उपयोगकर्ताओं के अनुरोध पर, एमबीपीटी ने नौकाओं द्वारा लाए गए कार्गो के लिए दर रु. 21.60 प्रति टन (गीयर प्रदान किए बिना) तक कम करना स्वीकार कर लिया है। पुनः यह दर सेवा प्रदान करने की लागत (रु. 14.10) और पिछली प्रणाली के अनुसार जलयान एजेंटों द्वारा देव लागत (रु. 12.43) से बहुत अधिक है। जिस प्रकार नौकाओं द्वारा लाए गए कार्गो की प्रस्तावित दरों में भी सुधार किए जाने की आवश्यकता है। इसीलिए तटीय नौकाओं द्वारा लाए गए कार्गो के लिए रु. 15/- प्रति टन की नौमरण दर को अनुमोदित किया जाता है।
- (v) घास-मध्य प्रहस्तित कार्गो के लिए रु. 20% अतिरिक्त लगाने का एमबीपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य युक्तिसंगत जान पड़ता है। इस संबंध में, मानवा ने एक वैध बात कही है कि लंगर डाल चुके जलयान से ओवर र साइड प्रहस्तित के लिए यह अतिरिक्त प्रभार नहीं लगाया जाना चाहिए। प्रस्तावित दर को अनुमोदन प्रदान करते समय, यह स्पष्ट किया जाता है कि यह प्रभार, घास मध्य में कार्यरत जलयान पर ही नौमरण कार्य सम्पन्न करने के लिए लगाया जाएगा।
- (vi) इस प्रस्ताव पर अलग से विचार करने का कारण पहले ही बताया जा चुका है। सभी व्यावहारिक उद्देश्यों के लिए, पूरक प्रस्ताव में विहित तीनों प्रचालनों को उन्हीं संशर्तताओं के अन्तर्गत लाना होगा जो मुख्य प्रस्ताव में अनुमोदित नौमरण दरों पर लागू होती हैं। इसलिए, इन तीन प्रचालनों

के लिए दरों को, मूल प्रकरण में अनुमोदित दरों की अनुसूची में क्रम सं. 22, 23 और 24 पर सम्मिलित करना समुचित होगा। मूल नौमरण दर के विषय में तिए गए निर्णय के अनुसर इस प्रस्ताव में अनुमोदित नौमरण दरों भी केवल अधिकतम दरें होंगी और केवल एक वर्ष के लिए अर्थात् 1 अक्टूबर 2003 से 30 सितम्बर 2004 तक वैध होंगी। 1 अक्टूबर 2004 से इन दरों पर 5% का वृद्धिकारी अवयव लागू होगा।

- 12.1 परिणामस्वरूप, और ऊपर दिए हुए कारणों से और समग्र विचार-विमर्श के आधार पर यह प्राधिकरण दरमान में मुंबई की गोदियों में प्रभारित मिश्रित बंदरमाड़ा प्रभार खंड-IV के उप-खंड (ख) की अनुसूची में क्रम संख्या 22, 23 और 24 के रूप में नौमरण प्रचालनों के लिए निम्नलिखित अधिकतम दरों को सम्मिलित करने को अनुमोदन प्रदान करता है:-

क्र.सं.	मद / गतिविधि	प्रभार का आधार	(गीयर के बिना) नौमरण दर (रु. में)	पतन द्वारा गीयर प्रदान करने हेतु अधिकतम दर
22.	नौकाओं द्वारा लाये गए कन्टेनर	प्रति बॉक्स	250.00	55.00
(ii)	तटीय नौकाओं द्वारा लाया गया कार्गो	प्रति टन	15.00	13.00
(iii)	धारा-मध्य प्रहसित कार्गो		गोदियों में प्रहसित कार्गो पर लागू दरों से 20% अधिक	-

12.2. अनुमोदित दरें 1 अक्टूबर 2003 को प्रभावी हो जाएंगी।

12.3. इससे पहले अनुमोदित अन्तिम दरें 30 सितम्बर 2003 तक प्रभावी रहेंगी।

अ. ल. बोंगिरवार, अध्यक्ष

[सं० किजापन III/IV/143/03-असाधारण]

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 15th September, 2003

No. TAMP/11/2003-MBPT.— In exercise of the powers conferred under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the proposal of the Mumbai Port Trust for fixation of rate for providing stevedoring services for container brought by barges, cargo brought by coastal barges and cargo handled in mid-stream as in the Order appended hereto.

The Mumbai Port Trust

Applicant

ORDER

(Passed on this 10th day of September 2003)

This case relates to a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for fixation of rate for providing stevedoring services for container brought by barges, cargo brought by coastal barges and cargo handled in mid-stream.

2.1. The MBPT has submitted a proposal for fixation of rates for the stevedoring services taken over by it which is being considered as a separate case.

2.2. Subsequent to its original proposal for fixing stevedoring rates, the MBPT vide letter dated 27 December 2002 has requested to include the stevedoring rates for three activities in its original proposal. Since the usual consultation process was already initiated and also a joint hearing was held on the earlier proposal, it was decided to consider the subsequent reference made as a separate case.

3.1. The MBPT has pointed out that the operation involved in carrying container by barge differs from the container carried out by ship's crane hence the rate of Rs.700 per box as per its

original proposal cannot be levied in this case. Accordingly, on review, the MBPT has proposed stevedoring rates for the three components as stated below:

Sr. No.	Particulars	Rate (in Rs.)
(i).	Containers brought by barges	425/- per box.
(ii).	Cargo brought by coastal barges	37/- per tonne
(iii).	Cargo handled in stream	Rates prescribed for similar cargo handled at docks plus 20% additional charges

3.2. The MBPT has pointed out that since the transaction of these three components are not frequent the financial implication will be very negligible; and thereby revised cost data in the prescribed format has not been furnished.

3.3. This proposal was approved by the Board of Trustees of the MBPT on 26 November 2002.

4. In accordance with the consultative procedure prescribed, the MBPT proposal was forwarded to concerned user organisations for their comments.

5. The comments received from the above users were forwarded to the MBPT as feed back information. In response to it, the MBPT has furnished its comments which are summarised below:

On the comments of the MANSA

The operations in stream are sporadic and isolated mainly for special consignments, heavy lifts, etc. Since the risk involved in carrying out these operations are slightly higher than the enclosed dock system, rates have been fixed at 20% higher than the rates prescribed for similar service at the docks.

On the comments of the INSA and SSL

- (i). The port has to deploy two different separate gangs for two different barges resulting in double expenditure. In fact on an average each barge carries 60 boxes, and, therefore, it would be incorrect to spread the cost on 90 boxes throughout as presumed by the SSL.
- (ii). In addition to payment of salaries and wages It has to incur expenditure towards payment of terminal dues and pension payments which if included, the per TEU cost of handling the container would increase considerably. In fact even the operating expenditure incurred by the port for handling containers is not covered at the proposed rate.
- (iii). The rebate to the extent permissible is granted whenever the agents/container operators bring their own gear or prefer to use their spreader.
- (iv). With a view to encourage coastal traffic it is proposed to fix the stevedoring rate for coastal cargo brought by barges at Rs. 37/- per tonne as against the present charge of Rs.55/- per tonne for providing on board stevedoring services for steel coil.
- (v). Based on the earlier records it is observed that a single barge brings approximately 1800 to 2000 MT of cargo. The proposed rate of 37/- per tonne does not cover even the operating expenditure incurred by the port for handling the steel coil.

6. A joint hearing in this case was held on 24 April 2003 at the office of this Authority. At the joint hearing, the MBPT and the concerned users have made their submissions.

7.1. As decided in the joint hearing, the MBPT was requested to furnish details of cost to user prior to and after it taking over the stevedoring operation; forward the same to the concerned users for their comments and also give its observations on the comments thereon.

7.2. Since the case had not matured for a final decision in view of the action pending on the part of the MBPT and the port users, adhoc approval was accorded to the proposed rates till 31 July 2003. The adhoc rate approved were further extended till 31 August 2003 or notification of the final rates whichever is earlier.

8.1. As decided in the joint hearing, the MBPT has furnished a detailed analysis of cost to user prior to and after its taking over the stevedoring operation. The main points made by the MBPT are as follows:

- (i). Cost of service has been worked out based on actual deployment of labour and supervisory services; and, the performance of boat, barges and vessels for the period 1 November 2002 to 31 March 2003 has been taken into consideration.
- (ii). The rate proposed now is without the supply of gear as requested by the MANSA and the other users.
- (iii). Comparison of the stevedoring rates prior and after it taking over the stevedoring operation and the cost of providing the service is tabulated below:

Sr. No.	Particulars	Basis of charge	Rate at which service is provided (without gear)	Cost incurred for providing the service	Per Tonne charges payable by Agent as per earlier system
(i).	Containers brought by barges	Per box	370.00	214.64	207.47
(ii).	Cargo brought by coastal barges	Per tonne	24.00	14.18	12.43
(iii).	Cargo handled in stream	Per tonne	140.40	306.61	268.70

- (iv). In case of stevedoring, even the operating wages of the on board labour, supervisory staff and allied staff could not be recovered. It has substantiated its proposal by stating that an expenditure of Rs.5.76 crore has been incurred more than its income for the period 1.11.2002 to 31.3.2003.

8.2. The comments of the users on this working has been considered in the original proposal of the MBPT which is being processed as a separate case.

8.3. Another joint hearing in this case was held on 30 June 2003. At the joint hearing, the MBPT explained the cost calculation furnished by it with reference to cargo handled from coastal barge and containers brought by barges. With reference to the proposed rate being higher than the actual cost of providing the services, the MBPT pleaded that item wise approach should not be adopted and a holistic view of the total stevedoring activity should be taken.

9. As decided in the joint hearing held on 14 July 2003 in the main stevedoring case, the MBPT has reviewed the items whose stevedoring rate are higher than the cost of providing service. Accordingly, it has submitted that stevedoring rate for container brought by barges and cargo brought by coastal barges may be reduced upto a maximum of 10% of the rates at which recovery is presently being made.

10. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the concerned parties will be sent separately to the relevant parties. These details are also available at our website www.tariffauthority.org.

11. With reference to the totality of the information collected during the processing of this case, the following position emerges:

- (i). The proposal of the MBPT relating to fixation of rates for providing stevedoring services by the port is considered as a separate case and all the relevant issues are examined in detail in that case and hence those points are not repeated here. This proposal is, therefore, limited only to the extent of fixing of stevedoring rates for the three operations which was received subsequent to initiating the consultation process in the original proposal.
- (ii). This Authority has approved the modified rates finally suggested by the MBPT in its main proposal. In the main proposal, the port has proposed the rates after analysing the market rates for the respective commodities. In this (supplementary) proposal, no such analysis is apparently made by the port.
- (iii). M/s. Shahi Shipping Limited (SSL) have pointed out that the proposed rate of Rs.425/- for a container brought by barge (including the cost of gear) is very high as against an approximate cost of Rs.148 per container incurred by it prior to the MBPT taking over the stevedoring operations. It has recommended a rate of Rs.225 for a container. The MBPT does not agree to the working of the SSL. The port states than on an average 60 containers are discharged by a barge as against 90 barges considered by the SSL. It may be relevant to mention that even if the productivity as stated by the MBPT is considered, the rate works out to Rs.225 per container which incidentally tallies with the suggestion of the SSL.

The MBPT in its revised proposal has proposed Rs.370 per box (without the cost of gear) for this operation and after a further review has agreed to reduce the proposed rate by a maximum of 10% which will work out to Rs.333 per container. Even this rate is found to be on the higher side as compared to the cost of providing the service of Rs.214.64 per container, as admitted by the port. Incidentally, the cost to vessel agents for this operation prior to the MBPT taking over stevedoring was reported to be Rs 207.47 per box. It is admitted that the rates for some commodities approved in the main proposal are more than the cost of providing services in recognition of the need to maintain a reasonable overall revenue target so that revenue deficit will not widen too much. But, in this case, the proposed rate is far in excess of the cost of rendering the service. Further, unlike the rates proposed in the main proposal, the rates proposed in the supplementary proposal are not shown to have any linkage with the market rates. In view of this, this Authority decides to prescribe a rate of Rs.250/- per box for containers brought by barge.

- (iv). As regards the cargo brought by coastal barges, the SSL's objection is that the proposed rate is exorbitant and should be restricted to Rs.15 per tonne for cargo discharged from coastal barges.

On the request of the users, the MBPT has agreed to reduce the rate for cargo brought by barges to Rs.21.60 per tonne (without supply of gear). This rate is again in excess of cost of providing the service (Rs.14.18) and the cost payable by vessel agents as per the earlier system (Rs.12.43). Like the moderation made in the case of container brought by barges, the proposed rate for cargo brought by coastal barges also needs to be modified. A stevedoring rate of Rs.15/- per tonne for cargo brought by coastal barges is, therefore, approved.

- (v). The justification furnished by MBPT for levying 20% extra for cargo handled midstream appears to be reasonable. In this regard, MANSA has made a valid point that this additional charge should not be levied for overside handling from a vessel berthed. While approving the proposed rate, it is clarified that this charge is leviable only for the stevedoring work carried out on a vessel working at midstream.
- (vi). The reason for taking up this proposal separately has already been explained. For all practical purposes, the three operations covered in the supplementary proposal are

also to be subjected to the same conditionalities governing the stevedoring rates approved in the main proposal. It is, therefore, appropriate to include the rates for these three operations as serial number 22, 23 and 24 in the schedule of rates approved in the original case. In line with the decision taken in the original stevedoring rate, the stevedoring rates approved in this proposal shall only be ceiling rates and will be valid for one year w.e.f. 1 October 2003 to 30 September 2004. An escalation factor of 5% will apply on these rates w.e.f. 1 October 2004.

- 12.1. In the result, and for the reasons given above, and based on a collective application of mind, this Authority approves incorporation of the following ceiling rates for the stevedoring operations in the Schedule in Sub-section (C) below Sub-section (B) of Section-IV, Composite Berth Hire Charges in the Scale of Rates charged at the Docks of the Mumbai as serial number 22, 23 and 24:

Sr. No.	Commodity / Activity	Basis of Charge	Stevedoring rate (with out gear) (in Rs.)	Ceiling Rate for supply of gear by the port (in Rs.)
22.	Containers brought by barges	Per box	250.00	55
23.	Cargo brought by coastal barges	Per tonne	15.00	13
24.	Cargo handled in stream		20% more than the applicable rates for cargo handled at docks	-

- 12.2. The rates approved will come into effect from 1 October 2003.
 12.3. The interim rates approved earlier will continue to be in force till 30 September 2003.

A.L. BONGIRWAR, Chairman

[No. ADVT III/IV/143/03-Exty.]